

РЕКОМЕНДОВАНА РЕЗЕРВУАРИУМЪТ НА ДАД. РЪК.
ВЪВЕДЕНИЕ № 2. ИЮЛИ 1977



ГРУЗОВИКИ

№ 44

ГАЗ-САЗ-53Б



СЕЛЬСКИЙ ДОЛГОЖИТЕЛЬ ☆ ПРОСТОЙ И НАДЕЖНЫЙ ☆ ПОСТОЯННОЕ ОБНОВЛЕНИЕ



«Авталеги СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №44, 2019

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Пушкина, д. 3, стр. 1
Паски читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Е. Жарова
Главный редактор: Д. О. Членов
Старший редактор: Н. М. Захаров

Издатель, издатель в России:
ООО «Идеа Гостинки Россия»
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Пушкина, д. 3, стр. 1
Паски читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. В. Якута
Финансовый директор: П. В. Бустрава
Операционный директор: Е. Н. Пудинкова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

Уважаемые читатели!

Для вашей удобства рекомендуем приобрести
выпуск в киосках или на сайте www.deagostini.ru
сообщать правдиво о ваших желаниях получать
следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам
о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru
или обратитесь по телефону горячей линии в Россию:
8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 105066, г. Москва, а/я 51
«Идеа Гостинки», «Авталеги СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные
данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Идеа Дистрибуция Сервис»
Специализируется на ритейльной СМН в Федеральной
службе по надзору в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИН № ФС 77-69502 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: ООО «Россервис»,
220130 г. Минск, ул. Сурганава, 57/б, оф. 123
телефон горячей линии в РБ:
+ 375 17 275-87-87 (пн-пт, 9.00-21.00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040 г. Минск, а/я 726,
ООО «Россервис», «Идеа Гостинки», «Авталеги СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 999 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать
рекомендованную цену выпуска. Редакция оставляет
за собой право изменить последовательность выпуска
и их содержания, а также приостановить выпуск.
Неполученный выпуск является претензией —
модельная автомобильная насадка отличается
от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Бронкини Юниастар Холдинг»,
08500, Украина, Киевская область,
с. Фастов, ул. Пастерфическая, 10

Тираж: 10 000 экз.

Информация предоставляется:
стр. 1, 2, 10 (и др.), 6-9: ООО «Тайга Групп»
Фондация «Информация» на стр. 1, 2, 7 (и др.), 8-9:
© www.infotrust.com; стр. 16: ООО «Идея Центр»;
стр. 3-7, 10 (и др.), 10-15: частная коллекция
Максима Шаломова

© 2016-2019 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008-2016 Издатель ООО «Идеа Гостинки»

ISSN 2671-099X

Телет — Николай Марков

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска
Александра Павленко и Максима Шаломова

16+

Данный знак информационной продукции
размещен в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
причиняющей вред их здоровью и развитию».
Издание для взрослых, не подлежит обязательному
надзорному рассмотрению органами
уполномоченными территориальными органами
Таможенного союза «О безопасности продукции, предназна-
ченной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 757

10 графика: Наталья Хускуданов
и Алексей Радванов

Дата печати (хронологическая): 22.02.2019
Дата выхода в России: 22.03.2019

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

СОБЕРИТЕ УНИКАЛЬНУЮ КОЛЛЕКЦИЮ ВОЕННЫХ ВЕРТОЛЕТОВ



МИ-24В
(РОССИЯ)

DeAGOSTINI

В ПРОДАЖЕ С 22 НОЯБРЯ

**В ПЕРВОМ НОМЕРЕ МИ-24В
(РОССИЯ)**

НОВИНКА



ОРИГИНАЛЬНАЯ
ОКРАСКА



О МЕТАЛЛИЧЕСКОМ КОРПУСЕ
И ДЕТАЛЯХ ИЗ ЛУННОЙ
ПЛАСТМАСЫ

МАСШТАБ 1:72



О КАЖДОЙ МОДЕЛИ В КОМПЛЕКТЕ
О СПЕЦИАЛЬНЫМ ДЕРЖАТЕЛЕ



О ТОЧНОЙ ДЕТАЛИРОВКЕ
ОРИГИНАЛЬНЫХ МОДЕЛЕЙ



Спрашивайте в киосках или оформите подписку на www.deagostini.ru



На протяжении двух десятилетий ГАЗ-САЗ-53Б оставался самым массовым типом самосвала в сельской местности. И не только за счет огромных объемов производства, доходивших порой до 60 тыс. экземпляров в год, но и за счет конструктивных особенностей самого автомобиля — простого, ремонтопригодного и очень надежного.

С дерева на металл

Еще с довоенных времен самосвалы были одной из самых распространенных разновидностей спецтехники на шасси ГАЗ: в значительных количествах они выпускались и на базе «полуторков», и на базе более поздних грузовиков «пятядесят первой» модели. Поэтому не удивительно, что созданию самосвальной модификации сельскохозяйственного назначения в перспективном семействе грузовиков ГАЗ-53 уделялось внимание на самом высоком уровне. О необходимости разработки такой машины говорилось, например, в Постановлении Совета министров СССР №936 от 31 августа 1960 года.

Впрочем, появления «капюхи» самосвала в семействе ГАЗ-53 пришлось ждать еще несколько лет, поскольку в первоочередном порядке велись работы по освоению и доводке конструкции базового бортового грузовика. Вплотную самосвалом занялись чуть позже: утверждение технического

задания Госкомитетом по автоматизации и машиностроению при Совете СССР состоялось 22 мая 1962 года, а согласование с Всесоюзным объединением «Союзсельхозтехника» завершилось 28 октября 1963 года. После этого появилась возможность приступить к изготовлению опытных образцов.

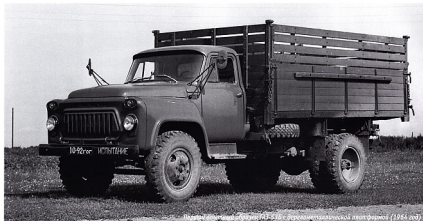
В проектных работах принимали участие два предприятия: за шасси и платформу отвечал сар. Горьковский автозавод, а за подъемный механизм и прочие гидравлическое оборудование самосвальной установки — Саранский завод автосамосвалов. Первые два образца самосвалов, получивших обозначение ГАЗ-53Б, собрали в начале 1964 года, сразу оснастив их новым оперением кабины — с нижним расположением фар головного света и трапециевидной решеткой радиатора. В полном соответствии с техническим заданием опытные самосвалы были изготовлены в двух серьезно различающихся

вариантах исполнения. Первая машина получила грузовую платформу с металлическим сварным основанием, деревянными полом и деревянными бортами типа ГАЗ-53, поверх которых можно было сконтролировать решетчатые надрезные борта для перевозки грузов с малым удельным весом (например, семя или солоны). Вместимость кузова, таким образом, составляла 5,5 или 10 м³, а расчетная грузоподъемность — 3,5 т (3 т в случае установки на задний мост арочных шин). Интересно, что в гидросистему самосвальной установки был интегрирован предохранительный клапан, который не позволял поднять платформу с грузом весом более 4,2 т (номинальная грузоподъемность +20%). У второй машины основание платформы было аналогичным, но и борта, и пол стали металлическими, а высота кузова немного уменьшилась. Разгрузка обок самосвала могла осуществляться на три стороны за счет наклона платформы на угол



Серийный самосвал ГАЗ-САЗ-53Б, собранный во Фрунзе (1974 год)





Первый серийный образец ГАЗ-53 с цельнометаллической платформой (1954 год)

до 50°, причем ограничение угла подъема обеспечивалось конструкцией самого гидроцилиндра. А для выбора направления разгрузки от водителя требовалось лишь выдвинуть соответствующие фиксаторы (всего их было четыре — по паре с левой и правой стороны). При этом, благодаря коробчатой форме кузова, любой из вариантов ГАЗ-53Б отличался высокой универсальностью и мог с успехом за-

менить в эксплуатации обычный бортовой грузовик ГАЗ-53. Несмотря на большой вес цельнометаллической платформы (примерно на 150 кг), в процессе заводских испытаний она продемонстрировала значительное превосходство над деревометаллической по всем основным качествам. В одинаковых условиях эксплуатации наглядно проявилось, что металлический пол более гигиеничен

и способствует лучшему сползанию грузов, не требуя дополнительной очистки, например, после перевозки зеленой массы. Прочность металлического кузова также оказалась выше. А еще за счет большей высоты самосвала с деревометаллической платформой обладал меньшей устойчивостью (особенно при боковой разгрузке) и хуже агрегатировался с картофелеуборочными комбайнами. Поэтому после завершения



Второй серийный образец ГАЗ-53Б с цельнометаллической платформой (1954 год)

заводских испытаний рекомендацию к предоставлению на междудеятельные испытания получил только вариант ГАЗ-53Б с цельнометаллической платформой.

Путевка в жизнь

Следующую пару опытных самосвалов ГАЗ-53Б с доработанными цельнометаллическими платформами в КЗО ГАЗ изготовили в III квартале 1964 года специально для отправки на междудеятельные испытания. Наиболее характерным внешним отличием этих самосвалов от более раннего образца стала конструкция надставных бортов, в которых осталось всего по три деревянных доски вместо прежних четырех. Таким образом, максимальная вместимость кузова снизилась до 9 м³, а со снятыми надставками не превышала 5 м³. Чтобы избежать просыпания при перевозке мелкофракционных сыпучих грузов, таких как зерно или удобрения, по периметру платформы поставили резиновые уплотнители. При разгрузке на левую или правую сторону основные боковые борта открывались на нижних петлях, как и на обычных бортовых грузовиках, а надставные — на верхних петлях, закрепленных на угловых стойках. Задний борт мог открываться только на верхних петлях. Поэтому перед свалом на заднюю сторону обычных грузов, таких как силос, задний борт надлежало предварительно снимать. А чтобы делать это быстро, можно было временно заменить металлический задний борт легкой стальной деревометаллической решеткой.

Несколько слов об отличиях, внесенных Горьковским автозаводом в конструкцию самосвального шасси. Заднюю часть лонжеронов рамы укоротили на 298 мм, попутно убрав усилительные раскосы у шестой поперечины. Вместо тягово-сцепного прибора, которым штатно комплектовались обычные грузовики, на вертикальных стенках лонжеронов самосвальных шасси смонтировали буксирные крюки — такие же, как на переднем бампере. Крепление запасного колеса перенесли на левую сторону рамы, освободив справа место под монтаж 23-литрового масляного бака, а задние фонари вместе с кронштейном крепления номерного знака временно крепил прямо к раме — в дальнейшем, при монтаже надстройки, они подлежали перестановке на балку задней опоры кузова. Для привода гидросистемы самосвальной установки на коробку передач смонтировали односкоростную коробку отбора



В первом ходе самосвал ГАЗ-53Б был испытан и произведен

мощности с гидронасосом. Завершала картину установка вездеходных шин И-10 с рисунком протектора типа «косая елка» для повышения проходимости. Междудеятельные испытания самосвалов ГАЗ-53Б продлились с сентября 1964-го по март 1965 года. В рамках этих испытаний оба автомобиля с 10 по 20 сентября работали на уборочной в совхозе Доскино Горьковской области. Первым делом их попробовали на заготовке силоса. Обычно в этой операции использовались самосвалы ГАЗ-93Б и обычные бортовые грузовики ГАЗ-51А. Загрузку силосной массы в их кузова производили при помощи комбайна СК-26А, который буксировался трактором МТЗ-5 или ДТ-54А. Выгрузка производилась в силосные ямы или на курганы, причем в случае с грузовиком ГАЗ-51А для этого использовались волокуша, которую раскладывали на полу платформы перед загрузкой (потом вместе с грузом ее тросом вытягивали из кузова трактора). В этой работе новые самосвалы показали себя с лучшей стороны. Во-первых, они оказались существенно более производительными, фактически позволяя брать на борт до 3,8 т силоса. Во-вторых, благодаря более мощному двигателю и «зубастым» шинам, самосвалы ГАЗ-53Б самостоятельно двигались по предварительно утрамбованной силосной массе для разгрузки в нужном месте кургана, чего «ялыдесят первые» без посторонней помощи делать не могли. В-третьих, совершенно неизвестным при курганном методе

заготовки силоса оказался боковой свал, поскольку при задней разгрузке невозможно было сбросить весь груз, не подав автомобиль на пару метров вперед. Но в этот момент задняя ось из-за существенного роста нагрузки нередко продавливала уплотненный слой силоса, что приводило к застреванию автомобиля.

В том же совхозе автомобили ГАЗ-53Б возили картофель, доставляя его от комбайнов моделей ЮП-2, К-3 и Е-9 до сортировального пункта КСП-15. В паре с немецким комбайном Е-9 работа самосвалов не задавалась, поскольку на минимальной скорости движения ГАЗ-53Б комбайн не обеспечивал надежной очистки клубней от ботвы и почвы, ему нужно было ехать медленнее. А вот с двумя советскими комбайнами самосвалы агрегировались хорошо, причем пятикубовая емкость платформы подошла для перевозки картофеля как нельзя лучше, позволяя использовать весь запас полезной нагрузки. Разгружать картофель можно было только назад, поскольку при боковом свале часть клубней скапывалась под колеса и затем давилась.

После короткой передышки в КЗО ГАЗ оба опытных самосвала отправили в Подпосковье, в Солнечногорск, на Центральную машиноиспытательную станцию. Там в период с 24 октября по 10 февраля они возили удобрения, зерно, торф, навоз и даже песок со щебнем. При перевозке в морозы торфо-минеральных удобрений, доломитовой муки и других подобных веществ неоднократно





GAZ-CA3-536 стал первым советским серийным самосвалом с трехсторонней разгрузкой

отмечалось намерзание груза на пол и борта платформы: в этих условиях приходилось использовать предварительную подсыпку калийных удобрений. Но в остальном машины серьезных замечаний не получили: они уверенно ездили по пашне, размытым грунтовыми дорогам и заснеженным полям, перевоза за 48 рабочих дней по 800 т груза и продемонстрировав наилучшие экономические показатели в сравнении с работавшими параллельно серийными самосвалами типов ГАЗ-93Б и ЗИЛ-ИМЗ-585. В конечном итоге в отчет по междоудовлетворительным испытаниям просочилось всего одно нарекание на самосвальное оборудование автомобиля ГАЗ-53Б: требовалось сделать положе рычаг управления коробкой отбора мощности!

История с индексом

В первой половине 60-х годов в стране пробовали ввести новую систему индексации продукции автомобильной промышленности, отдав контроль за этим процессом Центральному научно-исследовательскому и конструкторскому институту топливной аппаратуры автогазотранспортных и стационарных двигателей (ЦНИТА), расположенному

в Ленинграде. Для этого при институте был создан межотраслевой сектор технической документации автогазотранспорта. Именно этим учреждением был присвоен индекс «3100» новому автобусу «Сибирь» Курганского автобусного завода и индекс «2500» самосвалу с предварительным подъемом кузова конструкции Саранского завода автосамосвалов на шасси ГАЗ-51Д. Пока шли междоудовлетворительные испытания самосвала ГАЗ-53Б, главный конструктор САЗа Л. Терентьев направил в Ленинград письмо с просьбой официально утвердить его обозначение. Учитывая тот факт, что разработка всей конструкторской документации на Горьковском автозаводе была проведена под индексом «53Б», отсылаясь к старой системе обозначений, именно его Терентьев и предложил закрепить за новым самосвалом. Однако спустя месяц в Саранск пришел ответ из ЦНИТА о присвоении этому изделию нового отраслевого индекса «3501». Далее последовала переписка относительно правильности присвоения первой цифры индекса, зависящей от полной массы. В общем, принятие решения затянулось, и индекс «3501» в итоге остался только на бумаге. Вероятно, это

было связано с началом разработки в стране новой, более совершенной отраслевой нормы по маркировке автогазотранспорта (утвержденной затем в 1966 году), а также с передачей полномочий о присвоении индексов московскому НАМИ. Во всей этой чехарде самосвал и «просочился» в производство под старым обозначением «53Б» и попутно обзавелся двойной маркой ГАЗ-СА3. А самосвальному шасси в итоге присвоили обозначение ГАЗ-53-02.

«Трехсторонник» на конвейере

Отчитаться об освоении «сельхозников» ГАЗ-СА3-53Б Саранский завод автосамосвалов сумел уже в 1965-м, собрав до конца года установочную партию из 25 машин. Полноценный серийный выпуск развернули в 1966 году, построив 766 самосвалов — правда, из-за дефицита производственных площадей пришлось снять с конвейера модель СА3-2500 с предварительным подъемом кузова. Таким образом, автомобиль ГАЗ-СА3-53Б стал первым серийным советским сельскохозяйственным самосвалом с трехсторонней разгрузкой (выпуск следующей модели «трехсторонника» — ЗИЛ-ИМЗ-554 — в СССР был развернут только в 1972 году).

Интересно, что в связи с ограниченностью мощностей саранского предприятия подготовка производства самосвалов ГАЗ-СА3-53Б параллельно велась на машиностроительном заводе «Киргизмаш» в городе Фрунзе, который в связи с новым профилем деятельности в 1966 году переименовали во Фрунзенский автозавод (ФАЗ3). Выпуск киргизских самосвалов удалось наладить в том же 1966 году. За неполный первый год производства в Киргизии собрали 493 машины, а уже в 1967-м ФАЗ по объемам производства даже обогнал САЗ (3063 против 2503 единиц). В дальнейшем, к середине 70-х годов, оба завода значительно нарастили мощности и ежегодно выпускали уже по 16 тыс. самосвалов модели «53Б». Сразу после своего появления автомобиль ГАЗ-СА3-53Б успел поучаствовать во многих выставках как в нашей стране, так и за рубежом. В мае 1966 года он был удостоен золотой медали на международном выставочном ярмарке «Современные сельскохозяйственные машины и оборудование», проходившей в Москве. А в 1968 году Главный комитет ВДНХ СССР за освоение модели «53Б» наградила Саранский завод автосамосвалов дипломом II степени и вручила медали пятнадцати его сотрудникам.

За время выпуска автомобиля ГАЗ-САЗ-53Б неоднократно модернизировались, причем два изменения заметно отразились даже на внешнем виде самосвальных надстроек. Так, в 1974 году для изготовления заднего и боковых бортов платформы вместо гнутого «волнистого» профиля стал применяться зигзагообразный. Борта, изготовленные из нового профиля, издали походили на деревянные, сложенные из четырех досок. Но фактически они были прочнее и легче бортов прежней конструкции. Полезная нагрузка машины после этой модернизации выросла на 50 кг. Полутонно ресурс самосвала до первого капитального ремонта удалось довести до 170 тыс. км пробега, что дало народному хозяйству значительный экономический эффект. А в 1978 году на САЗе разработали новый, более технологичный в изготовлении вариант грузовой платформы. Ее длина стала короче на 214 мм, что позволило оставить на боковых бортах лишь три вертикальных усилителя вместо прежних пяти. Полутонно ради сохранения прежнего геометрического объема была подкорректирована в сторону увеличения высота бортов: основных на 32 мм, надставных на 65 мм. После проведения заводских испытаний такая платформа была внедрена в производство.

На новом шасси

К началу 80-х годов базовая модель грузового автомобиля ГАЗ-53А уступала

изрядно устарев. На замену ей Горьковский автозавод в течение нескольких лет готовил глубоко модернизированную версию ГАЗ-53-11 с повышенными технико-

эксплуатационными показателями. В этой нацине предполагалось реализовать ряд мер по повышению пассивной и активной безопасности (в частности, установить



ГАЗ-САЗ-53Б — самосвал с новыми бортовыми надстройками от ГАЗ



В 1974 году для изготовления боковых и задних бортов самосвала ГАЗ-САЗ-53Б стали применяться зигзагообразные профили



ГАЗ-САЗ-53Б





пневмогидравлическую тормозную систему с раздельным по осям приводом и отдельным пневмопитанием на прицеп), уменьшив сухой вес и уровень внешнего шума, снизить трудоемкость технического обслуживания. В рамках последнего пункта предусматривалось полное изменение формы крыльев и капота для облегчения доступа к двигателю. Ресурс не самого двигателя,

как и машины в целом, предстояло довести до 250 тыс. км пробега до капитального ремонта.

Со временем было изготовлено несколько опытных образцов в различных модификациях, однако внедрение машины в производство застопорилось. Дело в том, что в X пятилетке на заводе начались работы над дизельным семейством ГАЗ-4301,

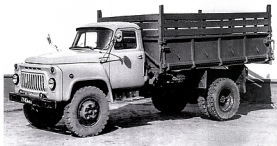
которое имело слишком малый процент унификации с ГАЗ-53-11, а осваивать одновременно два разных грузовика было слишком накладно. Кроме того, намечался дефицит фондов на некоторые комплектующие: например, в стране пока не было предприятия, чьи существующие мощности позволяли бы дополнительно отгружать на ГАЗ ежегодно по 200 тыс. компрессоров. В результате в Минавтопроме приняли решение провести модернизацию «пятнадцатитретьего» семейства малой кровью, обойдись без наиболее затратных позиций — то есть без нового оперения и пневмогидравлических тормозов. Начало работ над такой версией модернизированного грузовика датируется 1981 годом: техническое задание на него главный конструктор Горьковского автозавода А. Д. Просвирнин подписал в мае, а в июле перспективная машина уже стояла в откорректированном плане ОКР Минавтопрома на текущий год. Впоследствии этой упрощенной машине присвоили индекс ГАЗ-53-12.

Помимо повышения ресурса, ключевыми пунктами в вопросе улучшения эксплуатационных показателей ГАЗ-53-12, по сравнению с ГАЗ-53А, стали снижение кон-



25 ноября 1978 года на Саранском заводе автомобильное изготовили полукомбинированный семейств. Ин стал ГАЗ-СА3-53Б



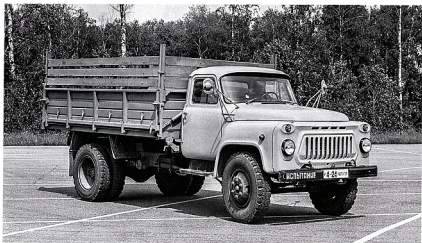


трольного расхода топлива (до 21 л/100 км по проекту) и увеличение полезной нагрузки. Исходя из условия использования предельно допустимой осевой массы в 6 т, грузоподъемность посчитали возможным поднять с 4 до 4,5 т. Под капотом грузовика появился модернизированный 120-сильный двигатель ЗМЗ-53-11 — с полнопоточной системой фильтрации масла, винтовыми впускными каналами, повышенной степенью сжатия и карбюратором К-135. В целях ускорения постановки на производство ГАЗ-53-12 его освоение проводилось в два этапа. На первом этапе

для достижения 250-тысячного ресурса была проведена доработка лимитирующих надежность узлов и обеспечена требуемая отраслевыми стандартами эффективность тормозной системы. Для этого пришлось усилить основание грузовой платформы, лонжероны и поперечины рамы, за счет изменения термообработки усилить картер заднего моста, внедрить новую заднюю подвеску с измененным набором рессор, повысить эффективность гидровакуумного усилителя тормозов, а также исключить из конструкции коробки передач синхронизаторы (они традиционно были слабым

У грузов ГАЗ-СА3-535 сарайской сборки из обычного плоского стального листа изготовлены все борта платформы

местом «газовской» КП). На этом же этапе подверглась пересмотру облицовка радиатора, ставшая более технологичной. На втором этапе освоения проводились мероприятия по обеспечению требований безопасности: на машинах постепенно появлялись новая светотехника, аварийная световая сигнализация и тормозная система с раздельным по осям приводом, дугла гидровакуумники усилителями и сигнализатором о разгерметизации одного из контуров. Первый этап модернизации начали понемногу осваивать в 1982 году, реализацию второго этапа завершили в 1986-м. Но некоторые из запланированных первоначально нововведений до товарных машин так и не дошли: это, например, вал рулевого управления с карданными шарнирами и шлицевым соединением, призванный уменьшить посадку водителя и повысить пассивную безопасность. Разумеется, вместе с базовой моделью аналогичной модернизации подверглись все модификации, включая шасси для спецнастроек. Но тут есть один нюанс. Если ГАЗ-53-12 в бортовом исполнении сразу, с декабря 1982 года, сходил с конвейера с повышенной на 500 кг грузоподъемностью, то модернизированные шасси



Фрунзенский ГАЗ-СА3-53Б 1982 года выпуска с укороченной платформой



первоначально выпускались в переходном исполнении с прежней величиной полезной нагрузки. Это было сделано с тем расчетом, чтобы на них можно было монтировать те же самые надстройки, которыми до сего момента комплектовались шасси ГАЗ-53А. Эти переходные шасси обозначались как ГАЗ-53-12-1010 (стандартное) и ГАЗ-53-14 (самосвальное). И лишь в феврале 1983 года были утверждены технические условия на шасси ГАЗ-53-12-01-1010 и ГАЗ-53-14-01 с увеличенной на 500 кг полной массой под соответствующим образом модернизированными надстройками. Все эти шасси выпускались примерно до 1985 года, после чего производство переходных модификаций было свернуто. Выпуск старых самосвальных шасси ГАЗ-53-02 завершился в самом начале 1983 года, после чего и в Саранск, и во Фрунзе под комплектацию самосвала ГАЗ-СА3-53Б начали поставаться шасси ГАЗ-53-14.

Эволюция сельского самосвала
Пока в Горьком шла подготовка производства машин семейства ГАЗ-53-12, в Саранске с начала 1982 года были завернуты опытно-конструкторские работы по модернизации самосвала ГАЗ-СА3-53Б в расчете на применение нового базового шасси. Такой обновленный самосвал первоначально фигурировал в заводской документации под индексом «53Бм», а его



Саранский ГАЗ-СА3-3507 ходячий выпуск с продольной средней обвязкой основных бортов и увеличенными надбортными бортами (емкость платформы до 10 м³)

главным отличием должно было стать усиленное самосвальное оборудование, спроектированное в расчете на предстоящее увеличение полезной нагрузки на полтонны. В платформе были введены необходимые местные усиления — увеличено количество сварных швов, изменена конструкция передней поперечины, задних угловых стоек, продольной обвязки и лонжеронов основания. Под увеличенную грузоподъемность рабочее давление в гидросистеме пришлось поднять сначала до 160 атмосфер, а в процессе испытаний довести и до 115. Как следствие, пондо-

бились дополнительные уплотнения масляной магистрали в виде медных прокладок во всех соединениях. Кроме того, сварной опорной плиты с лонжеронами основания платформы пришлось усилить при помощи четырех косынок, а на наслобке ввести приварку фланца взамен четырех гаек для устранения протечки масла из-под фильтра. В ноябре 1983 года самосвал со всеми перечисленными доработками на шасси ГАЗ-53-14-01 пошел в серийное производство под новым отраслевым обозначением ГАЗ-СА3-3507 взамен прежней модели ГАЗ-СА3-53Б на шасси ГАЗ-53-14.



Саранский ГАЗ-СА3-3507, 1984 года выпуска





Самосвал ГАЗ-САЗ-3507 находился в производстве до начала 1992 года, регулярно подвергаясь текущей модернизации. К примеру, с IV квартала 1984 года появился доработанный откидной упор, который при проведении ремонта и обслуживания самосвала позволял зафиксировать платформу, опрокинутую не только назад (как прежде), но и на правую сторону. С конца 1986 года вместо деревянных решетчатых надрезанных бортов стали устанавливаться сплошные деревометаллические. Вместе с ними появился и козырек-экран, который

позволил на 10% увеличить объем загружаемой сенажной массы и на 30% уменьшить потери мелкой фракции при загрузке кузова кормоуборочными комбайнами. Затем была изменена схема навески заднего борта на цепь при подготовке платформы к разгрузке. В результате задний борт перестал упираться в землю, значительно сократилось время на подготовку к разгрузке, а платформа стала полностью освобождалась от груза. Заметным внешним изменением платформы стала замена вертикальных усилительных стоек основных

бортов на продольную обвязку: это позволило существенно увеличить жесткость бортов. В действующем производстве продольную обвязку боковых бортов внедрили в феврале 1987 года (одновременно с уменьшением количества петель с пяти до четырех), а заднего борта — весной 1988 года. К слову, на самосвале следующей модели ГАЗ-САЗ-3507-01 данная конструкция платформы продержалась на конвейере до 2007 года, когда в производство были внедрены борта с панелями из гнутого профиля.

Технические характеристики ГАЗ-САЗ-53Б образца 1956 года	
Число мест	2
Грузоподъемность, кг	3500
Максимальная скорость	85 км/ч
Контрольный расход топлива	24 л/100 км
Электрооборудование	12 В
Аккумуляторная батарея	6СТ-66
Генератор	Г130-Г
Карбюратор	К-1265
Стартер	СТ130-6
Размер шин	8.25-20
Масса, кг	
снаряженная	3750
полная, в том числе:	7400
на переднюю ось	1800
на заднюю ось	5600
Наименьший радиус поворота, м	
	8
Дорожный просвет, мм	
	265
Рулевой механизм	
глобонадальный червяк с трехребровым роликом, передаточное число — 20,5	
Подвеска передняя	
на двух продольных полуэллиптических рессорах, с телескопическими амортизаторами	
Подвеска задняя	
на двух продольных полуэллиптических рессорах с дополнительными рессорами	

Сцепление	
однодисковое, сухое	
Тормоза	
рабочие — барабанные на всех колесах, с гидравлическим приводом и гидровакуумным усилителем	
стояночный — барабанный, на трансмиссию, с механическим приводом	
Коробка передач	
механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на III и IV передачах	
Передачные числа	
I — 6,48; II — 3,89; III — 1,71; IV — 1,00; задний ход — 7,9	
Главная передача	
одинарная, гипонидная, передаточное число — 6,83	
Двигатель	
ЗМЗ-53, V-образный, 8-цилиндровый, карбюраторный, четырехтактный, жидкостного охлаждения	
Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	80
Рабочий объем, л	4,25
Степень сжатия	6,7
Максимальная мощность	
115 л.с. при 3200 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
29 кгм при 2000-2500 об/мин	





В многообразии модернизированных версий и опытных образцов саранских самосвалов на шасси ГАЗ-53 разобраться непросто. Даже специалисту иногда трудно с ходу определить точную модель самосвала, тем более что не все разработки конструкторов Саранского завода автосамосвалов пошли в серию.



САЗ-3502

САЗ-3502

В 1966 году, вслед за созданием и освоением модели ГАЗ-САЗ-53Б, в Саранске приступили к разработке еще одного сельскохозяйственного самосвала на том же шасси ГАЗ-53-02 — только теперь с задней разгрузкой и функцией предварительного подъема кузова. Эта машина получила обозначение САЗ-3502. Возможность поднимать кузов на двухметровую высоту перед разгрузкой позволяла механизировать загрузку некоторых видов сельхозтехники (бункеров высадкопосадочных машин, разбрасывателей удобрений и т.д.), а также делала возможной формирование буртов из разгружаемого материала или пересыпку груза в кузов другого автомобиля. Размеры грузовой платформы у САЗ-3502 были скромнее, чем у самосвала ГАЗ-САЗ-53Б, а открывающийся был сделан только задний борт. Вследствие более высокой металлоемкости грузоподъемность этой машины пришлось снизить до 3200 кг, а объем кузова составил 3,78 либо 6,7 м³

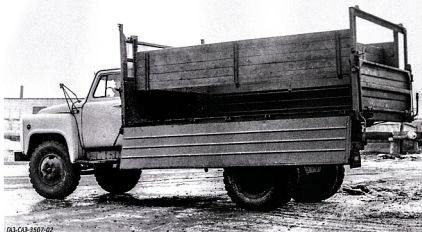
(с надставными бортами). Опытные образцы самосвала САЗ-3502 изготовил сам Саранский завод автосамосвалов,

а вот серийное производство этих машин с 1969 года было развернуто во Фрунзе, где и велось затем на протяжении 20 лет.



Модернизированный ГАЗ-САЗ-3502





ГАЗ-САЗ-3507-02

Модернизированный ГАЗ-САЗ-3507

По тем или иным причинам (чаще всего производственного характера) не все разработки отдела главного конструктора Саранского завода автосамосвалов попадали на конвейер. Именно так получилось и с вариантом дальнейшей модернизации самосвала ГАЗ-САЗ-3507, который был разработан и изготовлен в виде опытного образца в 1984 году. От серийного самосвала он отличался платформой, у которой боковые надставные борты были выполнены сварными дорнштами и имели деревянный козырек-экран, а передний и задний — сечетками (причем задний борт был увеличенной высоты). Основные боковые борты у этой платформы крепились всего на трех петлях, а кроме того, имелись страховочный трос и полуавтоматический механизм фиксации платформы в транспортном положении. Этот механизм работники завода между собой называли «пирамидку» запаро, поскольку его конструкция была полностью скопирована с самосвала Magirus-Deutz с кузовом Meylert-Kipper.

ГАЗ-САЗ-3507-02

В конце 80-х годов в СССР начался выпуск комбайнов «Дон-1500», у которых объем емкости бункера для зерна был увеличен до 6,5 м³. Таким образом, вместимость кузова основного сельского самосвала ГАЗ-САЗ-3507 перестала быть кратной вместимости бункера этих комбайнов: объемом платформы по основным бортам в пять «кубиков» оказался явно недостаточным. Установка серийных надставных бортов также не решала проблемы, поскольку их конструкция не обеспечивала герметичность при перевозке зерна. И тогда на заводе родилась оригинальная идея по установке внутри платформы рамки-надставки, для которой герметизация не требовалась вообще. Причем эта самая рамка получалась путем трансформации



ГАЗ-САЗ-3507-02

Самосвал с кузовом, оснащенным рамкой-надставкой, получил обозначение ГАЗ-САЗ-3507-02

боковых надставных бортов и составного козырька-экрана. В получавшуюся внутри платформы «пирамидку» вместились как раз 1,5 м³ зерна, недостающих для эффективной работы самосвала в паре с комбайном «Дон-1500». В случае необходимости самосвал можно было по-прежнему быстро

превратить в 5-кубовый, дежигировав рамку-надставку, или в 10-кубовый, вернув надставные борты. Самосвал с кузовом, оснащенный рамкой-надставкой, получил обозначение ГАЗ-САЗ-3507-02. Он был разработан в 1988 году и серийно выпускался заводом в 1990–1991 годах.

превратить в 5-кубовый, дежигировав рамку-надставку, или в 10-кубовый, вернув надставные борты. Самосвал с кузовом, оснащенный рамкой-надставкой, получил обозначение ГАЗ-САЗ-3507-02. Он был разработан в 1988 году и серийно выпускался заводом в 1990–1991 годах.

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент***!

Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА



ДОСТАВКА
ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

МА3-5432

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

